

CO₂-emissie inventaris

2022

Antea Group

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Colofon

Opdracht

CO₂-emissie inventaris 2022
Antea Group

Opdrachtgever

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen

Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer

CO2 Prestatieladder > 01 Kennisbeheer > CO2-emissieinventarissen

Projectmedewerkers

Ruben Beel, Senior Advisor

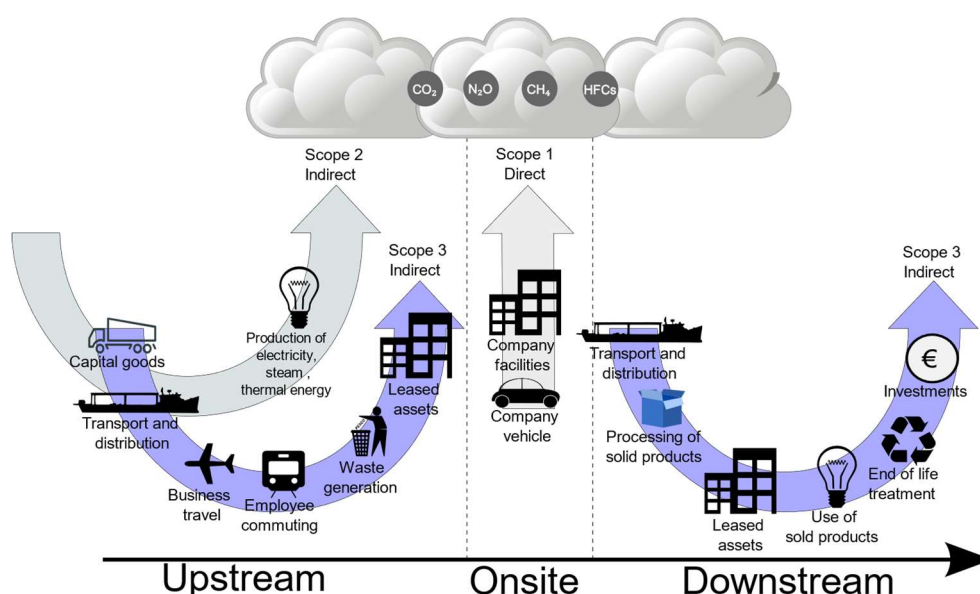
Datum	Auteur	Status/ revisie	Vrijgave
26 oktober 2023	Ruben Beel, Senior Advisor	Revisie 1	Jan Parys, Algemeen directeur

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Basisgegevens	3
2.1	Beschrijving van de organisatie	3
2.2	Verantwoordelijkheden	3
2.3	Basisjaar	3
2.4	Rapportageperiode	3
2.5	Verificatie	3
2.6	Definities / afkortingen	3
3	Afbakening	4
3.1	Scope-indeling	4
4	Berekeningsmethode	5
4.1	Actuele berekeningsmethode en conversiefactoren	5
4.2	Aanpassingen	6
4.3	Uitsluitingen	7
4.4	Opname van CO ₂	7
4.5	Biomassa	7
5	Energie	8
6	CO₂-emissies	9
6.1	CO ₂ -emissies in 2019	9
6.2	Emissies per FTE	9
6.3	Emissies naar omzet	10
6.4	Trend per scope	11
7	Onzekerheden	19

1 Inleiding

In het kader van de MVO, streeft Antea Group ernaar om onder meer de CO₂-uitstoot van haar patrimonium te kwantificeren en te verminderen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de methode van de CO₂-Prestatieladder. De CO₂-Prestatieladder is een duurzaamheidsinstrument dat als doel heeft organisaties te helpen de CO₂-uitstoot substantieel te verminderen. De CO₂-Prestatieladder gaat over energiebesparing, CO₂-reductie in de waardeketen en het gebruik van duurzame energie door continue verbetering van inzicht, verdere CO₂-reductiemaatregelen, communicatie en samenwerking bedrijfsvoering. Het raamwerk is onderverdeeld in drie “scopes” en heeft betrekking op directe en indirecte emissies (stroomopwaarts en stroomafwaarts van het bedrijf), zoals weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: Het scopediagram van de GHG Protocol Scope 3 Standard.

Het onderwerp van dit rapport is het opstellen van een CO₂-emissie inventaris. Dit rapport beschrijft alle onderdelen zoals beschreven in § 9.3.1 van de ISO 14064.

In deze rapportage zijn tenminste de volgende aspecten uit de ISO 14064-1 beschreven:

Inleiding (p), Beschrijving van de organisatie (a), Verantwoordelijkheden (b), Basisjaar (j), Rapportageperiode (c), Verificatie (q), Organisatorische grenzen (d), Actuele berekeningsmethodiek en conversiefactoren (l,n), Wijzigingen berekeningsmethodiek (m), Uitsluitingen (h), Opname van CO₂ (g), Biomassa (f), Berekening basisjaar en historische gegevens (j,k), Directe en indirecte emissies (e, i) en Onzekerheden (o).

2 Basisgegevens

2.1 Beschrijving van de organisatie

Antea Group is een advies- en ingenieurbureau. Antea Group is de handelsnaam voor Antea Belgium nv.

Ons bureau is actief in de domeinen slimme energielandschappen, leefbare steden, veerkrachtige kust en estuarium, duurzaam groeiende havens en klimaatbestendige samenleving. Voor meer informatie over ons werkterrein en voor voorbeelden van projecten, verwijzen wij naar onze website:

www.anteagroup.be.

Deze CO₂-emissie inventaris heeft betrekking op alle bedrijfsonderdelen, behorende tot Antea Belgium nv (zie *hoofdstuk 3* in de emissieinventaris voor 2019 en 2020). Het grootste deel van de CO₂ emissie van Antea Group komt voor rekening van het zakelijk autorijden (reizen voor projecten per lease- of privé-auto). Dit komt voort uit het type werk van Antea Group, waarbij veel klant- en projectbezoeken plaatsvinden. Dit in het kader van de 'ontzorging van de klant'.

Het kernteam CO₂ prestatieladder bestaat uit: Ruben Beel en Geert T'Kindt.

2.2 Verantwoordelijkheden

Eindverantwoordelijke: Jan Parys

Verantwoordelijke stuurcyclus: Geert T'Kindt

Contactpersoon emissie-inventaris: Ruben Beel

2.3 Basisjaar

Het basisjaar is 2019.

2.4 Rapportageperiode

Deze inventaris omvat gegevens van het jaar 2022, dus van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022.

2.5 Verificatie

Externe verificatie van deze inventarisatie zal plaatsvinden tijdens de eventuele vervolgaudits. Tot op heden vonden er nog geen externe verificaties plaats op deze inventarisatie. Tijdens de initiële audit vond echter wel al een externe verificatie plaats op de inventarissen van 2019, 2020 en 2021.

2.6 Definities / afkortingen

CO ₂	-	Koolstofdioxide
OV	-	Openbaar vervoer
SKAO	-	Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen

3 Afbakening

Voor de details van de afbakening van de organisatorische grens wordt verwezen naar de emissie-inventaris van 2019 en 2020. Hierbij werd de grens vastgelegd op basis van de financiële gegevens van 2019, 2020 en 2021.

De organisatorische grens in het kader van de CO₂-prestatieladder kan vastgesteld worden op enkel Antea Belgium nv. Er zijn geen C-aanbieders aanwezig bij de A-aanbieders die een zeggenschapsrelatie hebben binnen Antea Belgium nv.

3.1 Scope-indeling

De bedrijfsactiviteiten, die CO₂-emissies met zich meebrengen, zijn onderverdeeld in een drietal scopes:

Scope 1 emissies, oftewel directe emissies, zijn emissies die worden uitgestoten door installaties die in eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de organisatie, zoals emissies door eigen gasgebruik en emissies door het eigen wagenpark.

Scope 2 oftewel indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties die niet tot de eigen onderneming behoren, doch die door de organisatie worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld de emissies die vrijkomen bij het opwekken van elektriciteit in centrales.

Scope 3 emissies, oftewel overige indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan als gevolg van de activiteiten van het bedrijf (de organisatie) maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom van het bedrijf zijn noch beheerd worden door het bedrijf.

N.B.: de CO₂-Prestatieladder rekent 'Business Travel'/'Personenvervoer onder werktijd' (Business Travel = 'Business air Travel', 'Personal Cars for business travel' en 'Business travel via public transport') ook tot scope 3.

Deze CO₂-emissie inventaris houdt enkel rekening met de Scope 1 en Scope 2 emissies. Scope 3 emissies worden voorlopig buiten beschouwing gelaten, behalve voor 'Business Travel'.

4 Berekeningsmethode

4.1 Actuele berekeningsmethode en conversiefactoren

Deze CO₂-emissie inventaris is conform handboek 3.1, zoals dat is gepubliceerd in juni 2020 door de SKAO, opgesteld. De emissiefactoren zijn vastgesteld op basis van de website www.CO2emissiefactoren.be. De gebruikte waarden worden in onderstaande tabel opgelijst.

Tabel 1:

Benaming	Totaal (kg eq CO ₂ /eenheid)	Eenheid
Aardgas (BE)	0,2409	kWh _{ovw}
Elektriciteit – grijze stroom – niet gekende mix	0,205	kWh
Diesel (B7) – Standaard BE	3,19	Liter
Benzine (E10)	2,65	Liter
Benzine (E5)	2,77	Liter
Vliegtuig – middelgrote afstand (500-3000km)	0,441	Km
Vliegtuig – lange afstand (>3000km)	0,236	Km
Personenvervoer – auto – onbekend BE	0,213	Km
Personenvervoer – trein – Thalys	0,0086	Reizigers.km
Personenvervoer – trein – Eurostar	0,0115	Reizigers.km
Personenvervoer – trein – Nederland Internationaal	0,026	Reizigers.km

Antea Group maakt jaarlijks de stand van zaken op omtrent significante energiestromen. De methode van dataverzameling en berekening verschilt per type energie. Hieronder wordt de dataverzameling in hoofdlijnen beschreven.

Brandstofverbruik

Het brandstofverbruik van het leasewagenpark wordt opgevraagd. Bij iedere tankbeurt wordt het type brandstof (diesel of benzine), en de hoeveelheid afgenomen liters automatisch geregistreerd. Het gaat hierbij om verbruiksgegevens in liter, per brandstoftype (benzine of diesel). Ook de kilometerstand wordt normaliter ingegeven bij een tankbeurt. Deze informatie wordt opgevraagd bij de Fleet Manager (Mieke Muller).

In deze fase is het nog onbekend in welke verhouding de leaserijder de brandstof heeft verbruikt voor woon-werk, zakelijk of privéverkeer. Vanaf 01/01/2023 zal hier een onderscheid in kunnen gemaakt worden.

Zakelijk autorijden

Voor het zakelijk autoverkeer met privéwagens worden de gegevens uit de declaraties van de werknemers gebruikt. Deze informatie wordt opgevraagd bij de Fleet Manager (Mieke Muller).

Vliegverkeer

Antea Group verzamelt de informatie over de afgelegde vliegreizen via de gebruikte reisorganisaties. Deze informatie wordt opgevraagd via Vera Corstjens.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer bestaat uit reizen die worden afgelegd met internationale treinen. Antea Group verzamelt de afgelegde reiskilometers via de gebruikte reisorganisaties. Deze informatie wordt opgevraagd via Vera Corstjens.

Aardgas

Het in kaart brengen van het aardgasverbruik is afhankelijk van de mogelijkheden van het bedrijfspan. Antea Group heeft zelf geen kantoren in eigendom. Daarom wordt bij de verhuurder de energiefactuur of jaarafrekening van de energieleverancier opgevraagd, aangezien de energiemeters niet toegankelijk zijn. Het aardgasverbruik wordt voor de verschillende kantoren op volgende wijze verzameld:

- Antwerpen: via email op eenvoudig verzoek aan Wereldhave;
- Gent: via de facturatie, de aardgasverbruiken staan vermeld op de facturen;
- Hasselt: in de excelfile "Energie Antea 'jaartal'.xlsx": Percentage doorgerekend x Verbruik, som van alle lijnen met "Gas" onder Soort meter. Opgevraagd via Corda Campus;
- Namen: via de meteropname of de factuur (Mieke Muller).

Elektriciteit

Het in kaart brengen van het elektriciteitsverbruik is afhankelijk van de mogelijkheden van het bedrijfspan. Antea Group heeft zelf geen kantoren in eigendom. Daarom wordt bij de verhuurder de energiefactuur of jaarafrekening van de energieleverancier opgevraagd, aangezien de energiemeters meestal niet toegankelijk zijn. Het elektriciteitsverbruik wordt voor de verschillende kantoren op volgende wijze verzameld:

- Antwerpen: via email op eenvoudig verzoek aan Wereldhave;
- Gent: via de facturatie, de elektriciteitsverbruiken staan vermeld op de facturen;
- Hasselt: in de excelfile "Energie Antea 'jaartal'.xlsx", opgevraagd via Corda Campus: Percentage doorgerekend x Berekend verbruik, som van alle lijnen met "Elektriciteit" onder Soort meter en via facturatie met eigen contract (EAN 541449200001410836);
- Leuven: pdf bestand "TV132 Verbruik 'Jaartal' Antea Group", Verbruik x Aandeel Antea Group, opgevraagd via 7even Tuinen;
- Namen: via de meteropname of de factuur (Mieke Muller).

Voor elektrische/hybride leasewagens wordt het verbruik van de Antea Group laadpalen en de laadpalen bij de werknemers thuis of elders in rekening gebracht (Mieke Müller).

4.2 Aanpassingen

Aangezien de emissiefactoren niet zijn gewijzigd sinds de laatste rapporteringen, werden nog geen eerder gerapporteerde cijfers aangepast.

4.3 Uitsluitingen

Het gebruik van koelmiddelen is niet in rekening gebracht.

4.4 Opname van CO₂

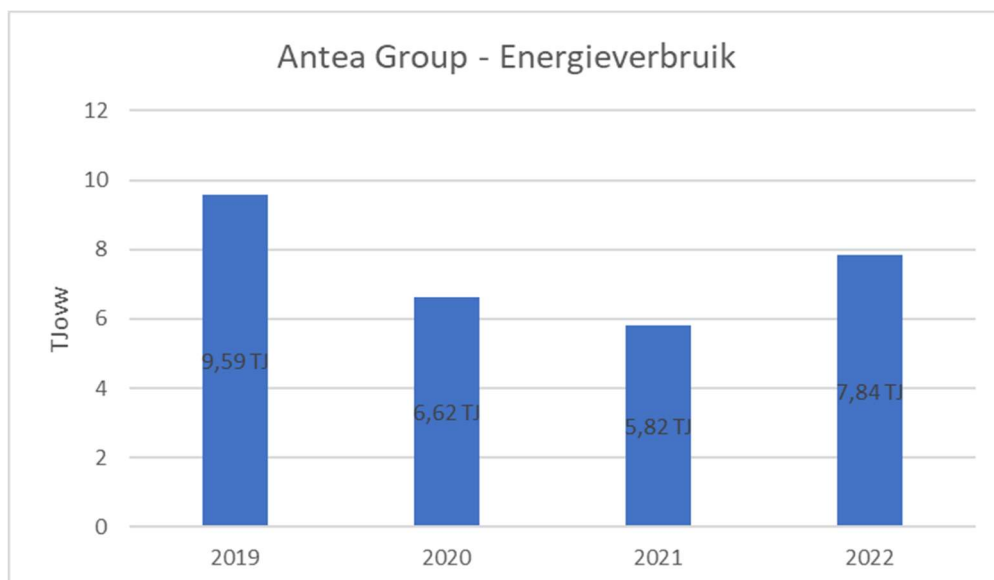
Bij deze berekening wordt geen rekening gehouden met opname van CO₂ of op andere wijze verwijderen van CO₂ uit de lucht.

4.5 Biomassa

Er heeft geen verbranding van biomassa plaatsgevonden.

5 Energie

Het totale energieverbruik van Antea Group in 2022 is 7,84 TJ. Dit is 35% hoger dan 2021, maar nog steeds -18% lager dan basisjaar 2019.



Figuur 2: Energieverbruik van Antea Group.

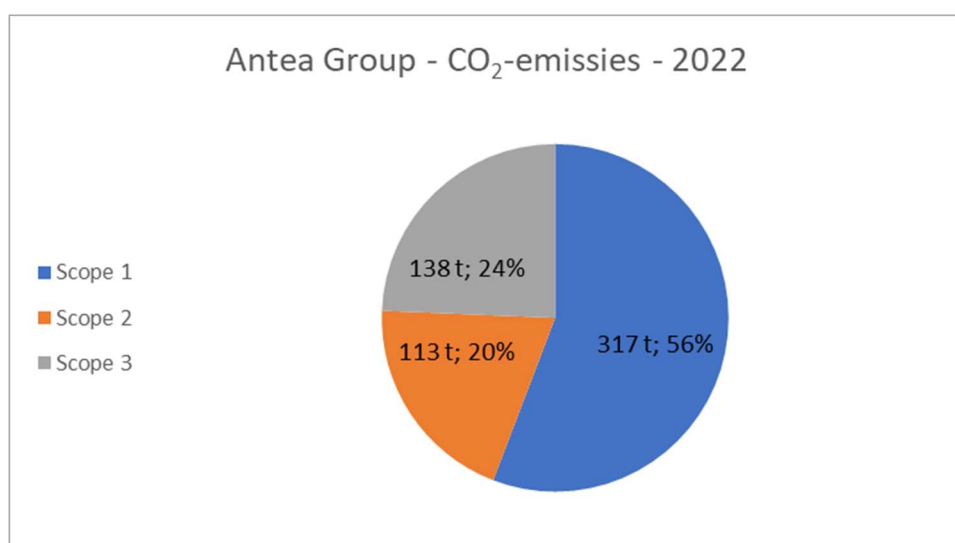
6 CO₂-emissies

6.1 CO₂-emissies in 2022

Onderstaande grafiek geeft de CO₂-emissies weer voor 2022. De totale CO₂-emissie is 567,86 ton, opgesplitst naar scope 1, 2 en 3 is dit respectievelijk 316,99 ton, 112,65 ton en 138,23 ton.

Het grootste deel van de CO₂-emissie valt nog steeds onder scope 1. Hierin zit onder andere het zakelijke (auto)verkeer van en naar projecten (maar ook woon-werkverkeer) met leasewagens en het aardgasverbruik van de kantoren.

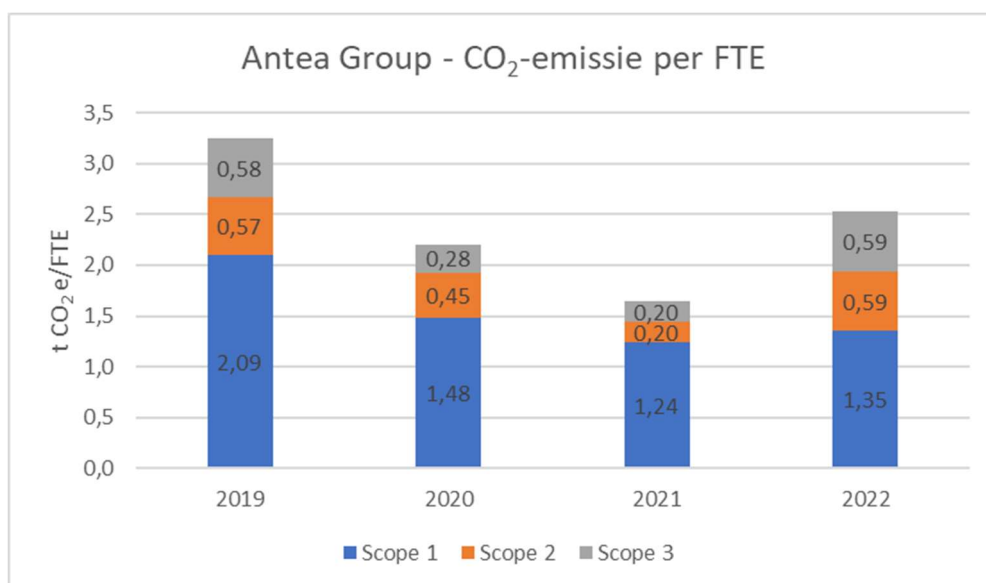
In 2022 vond een stijging plaats van de CO₂-emissies met 34% tegenover 2021. In vergelijking met basisjaar 2019 gaat het echter nog steeds om een daling met -20%. De Scope 1 CO₂-emissies zijn gestegen met 12% tegenover 2021, de Scope 2 CO₂-emissies stegen met 21% tegenover 2021 en de Scope 3 CO₂-emissies stegen met 204%. Tegenover basisjaar 2019 daalden de Scope 1 CO₂-emissies met -30%, de Scope 2 CO₂-emissies daalden met -9% en de Scope 3 CO₂-emissies stegen met +9%. De afname van de Scope 1 CO₂-emissies is vooral een gevolg van het deeltijds thuiswerk, maar ook van de veranderingen in het leasewagenpark. De afname van de Scope 2 CO₂-emissies is vooral een gevolg van een daling van het elektriciteitsverbruik op de kantoren. De sterke stijging van de Scope 3 CO₂-emissies is vooral een gevolg van het hernemen van het vliegverkeer na de Covid-pandemie.



Figuur 3: CO₂-emissie 2022, onderverdeeld in Scope 1, Scope 2 en Scope 3.

6.2 Emissies per FTE

De totale CO₂-emissies van Antea Group in verhouding tot het aantal FTE bedragen 2,42 tCO₂e/FTE in 2022. Dit vertegenwoordigt een toename van +31% tegenover 2021 maar een daling van -25% tegenover basisjaar 2019. In onderstaande grafiek is te zien dat de emissie voor 2022 in relatieve zin (CO₂-emissie per fte) met +0,57 tCO₂e/FTE is toegenomen ten opzichte van 2021. Tegenover referentiejaar 2019 is er evenwel sprake van een daling met -0,82 tCO₂e/FTE. Er is dus zowel absoluut als per werknemer minder CO₂ uitgestoten dan in het referentiejaar.

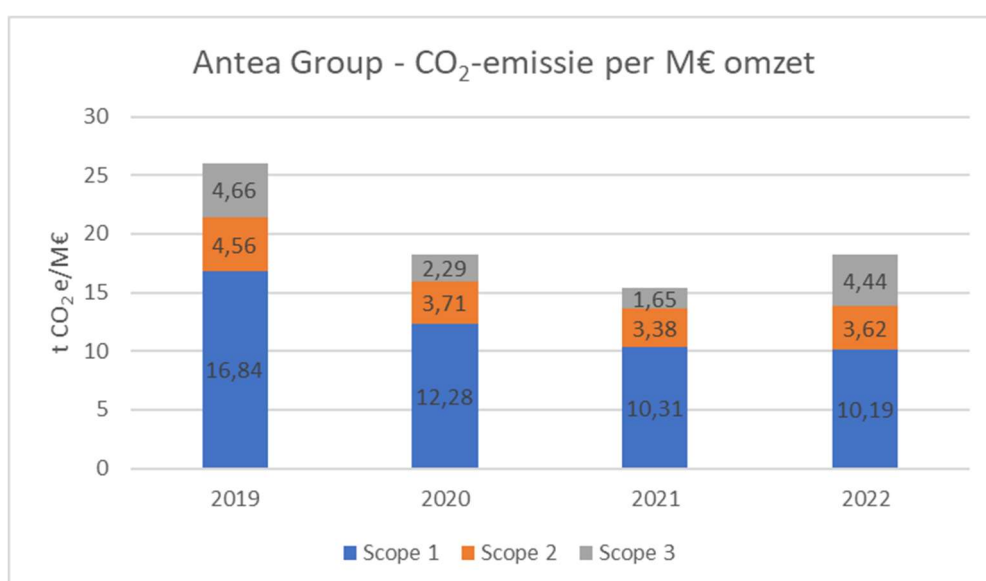


Figuur 4: CO₂-emissies per FTE.

6.3 Emissies naar omzet

Naast de emissie per fte is het van belang te kijken naar de emissie in relatie tot de omzet, om na te gaan of de afname van de CO₂ footprint niet het gevolg is van een eventuele afname in het aantal projecten of werkzaamheden.

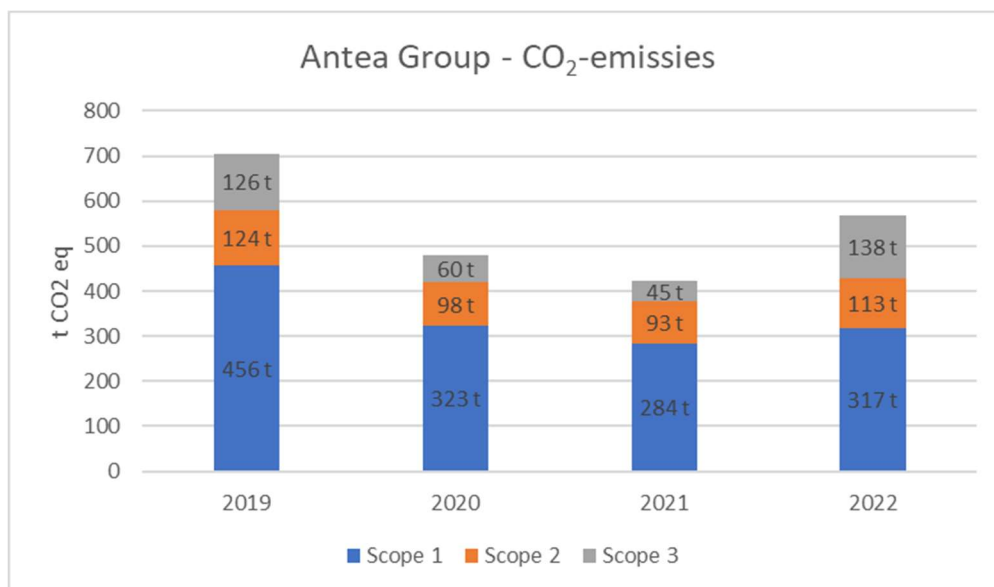
De omzet van 2022 is gestegen met +13% tegenover 2021. Deze stijging van de omzet ging gepaard met een stijging van de CO₂-emissies van 34%. De emissie per omzet in 2022 (18 tCO₂e/M€) is met +19% toegenomen ten opzichte van 2021 (15 tCO₂e/M€), zoals ook zichtbaar is in onderstaande grafiek. Tegenover het referentiejaar 2019 is evenwel nog steeds sprake van een daling van -30%, terwijl de omzet met 15% is gestegen. De CO₂ footprint is dus afgenomen tijdens een toename van werkzaamheden. Er is dus effectief minder CO₂ uitgestoten rekening houdend met de omzet.



Figuur 5: CO₂-emissies per omzet.

6.4 Trend per scope

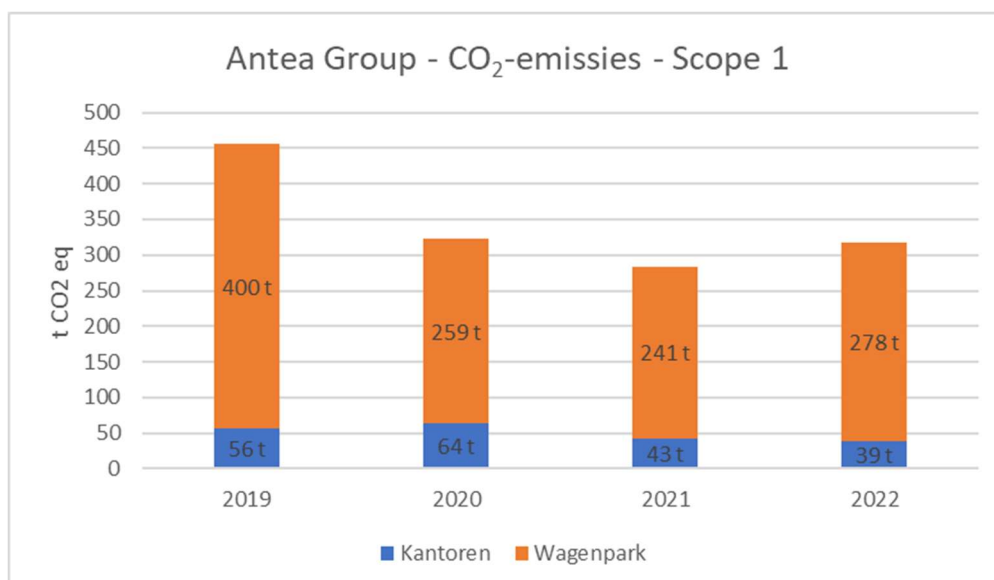
Zoals hierboven reeds werd vastgesteld, is de CO₂-emissie tussen 2022 en 2021 met +34% toegenomen. Tussen 2022 en referentiejaar 2019 is er echter nog steeds sprake van een daling met -20%. In de onderstaande grafiek wordt deze trend weergegeven per scope. Hieronder worden de trends per categorie beschreven, onderverdeeld naar Scope 1, Scope 2 en Scope 3.



Figuur 6: CO₂-emissie voor de periode 2019 - 2022, onderverdeeld in Scope 1, Scope 2 en Scope 3.

6.4.1 Scope 1

Onderstaande grafiek geeft de Scope 1 CO₂-emissie weer voor de periode 2019 tot en met 2022. Het grootste deel van de Scope 1 emissies komt voor rekening van het wagenpark (88% in 2022). Er is sprake van een toename van +12% tegenover 2021 en van een daling met -30% tegenover referentiejaar 2019.



Figuur 7: CO₂-emissie in de periode 2019 - 2022, enkel Scope 1.

Wagenpark

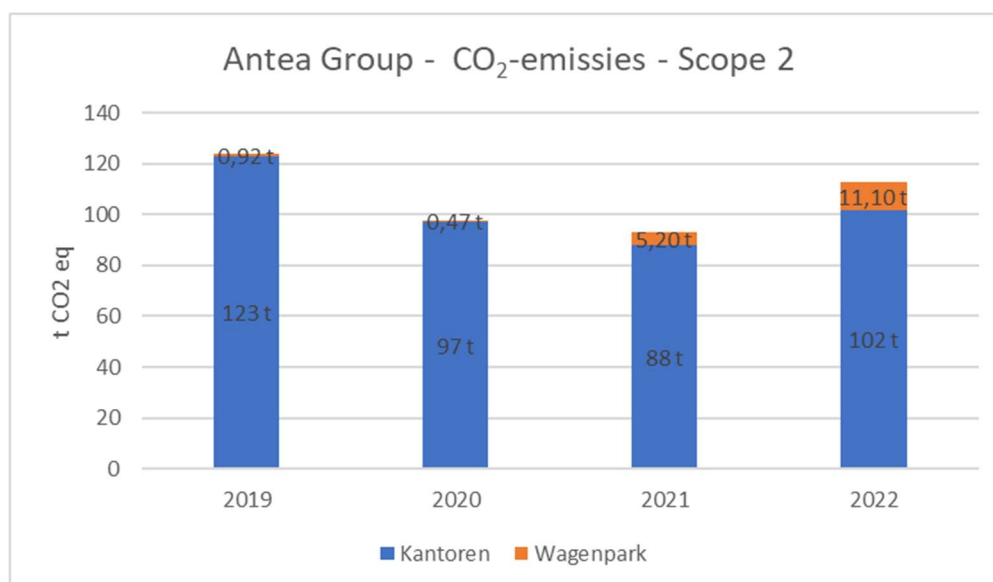
De Scope 1 emissies van het wagenpark betreffen alle brandstof verbruikt door de leasewagens. Hier is sprake van een evolutie van 400 ton CO₂e in 2019 over 259 ton CO₂e (-35%) in 2020 en 241 ton CO₂e (-7%) in 2021 naar 278 ton CO₂e (+15%). De totale daling tussen 2022 en referentiejaar 2019 bedraagt -30%. Deze afname is grotendeels te verklaren door een vermindering van het zakelijk verkeer door het deeltijdse thuiswerken, maar ook voor een deel door veranderingen in het leasewagenpark.

Kantoren

De Scope 1 emissies van de kantoren betreft uitsluitend het aardgasverbruik voor het verwarmen van de kantoren. Er was sprake van een lichte stijging van 56 ton CO₂e naar 64 ton CO₂e (-13%) in 2020, in 2021 heeft er een grote daling plaatsgevonden (-33%), en in 2022 zet deze daling zich nog wat verder door met -9%. Tegenover referentiejaar 2019 is het aardgasverbruik van de kantoren gedaald met -31%. Mogelijks is deze daling deels te verklaren door de verbouwingswerken in de kantoren Gent en Antwerpen, dit zal de komende jaren duidelijk moeten worden of dit een tijdelijke dan wel een blijvende daling betreft.

6.4.2 Scope 2

Onderstaande grafiek geeft de Scope 2 CO₂-emissies weer voor de periode 2019 - 2022. Het grootste deel van de Scope 2 emissies komt voor rekening van de kantoren (99,6% in 2019, 99,7% in 2020, 94,4% in 2021 en 90,1% in 2022). Er is sprake van een stijging met 21% tegenover 2021. Tegenover 2019 zijn de Scope 2 CO₂-emissies met -9% gedaald. De Scope 2 CO₂-emissies van het wagenpark hebben een aandeel van slechts 0,7% in 2019 en 0,5% in 2020, in 2021 is dit aandeel gestegen naar 5,6% en in 2022 is dit aandeel verder gestegen naar 9,9%. Dit is een stijging met 1107% tegenover basisjaar 2019.



Figuur 8: CO₂-emissie in de periode 2019 -2022, enkel Scope 2.

Kantoren

De Scope 2 CO₂-emissies van de kantoren betreffen uitsluitend het elektriciteitsverbruik in de kantoren en van de laadpalen. De dalingen in 2020 en 2021 zijn vooral een gevolg van een daling van het elektriciteitsverbruik in de grootste kantoren, voornamelijk de kantoren te Antwerpen en te Gent. Dit

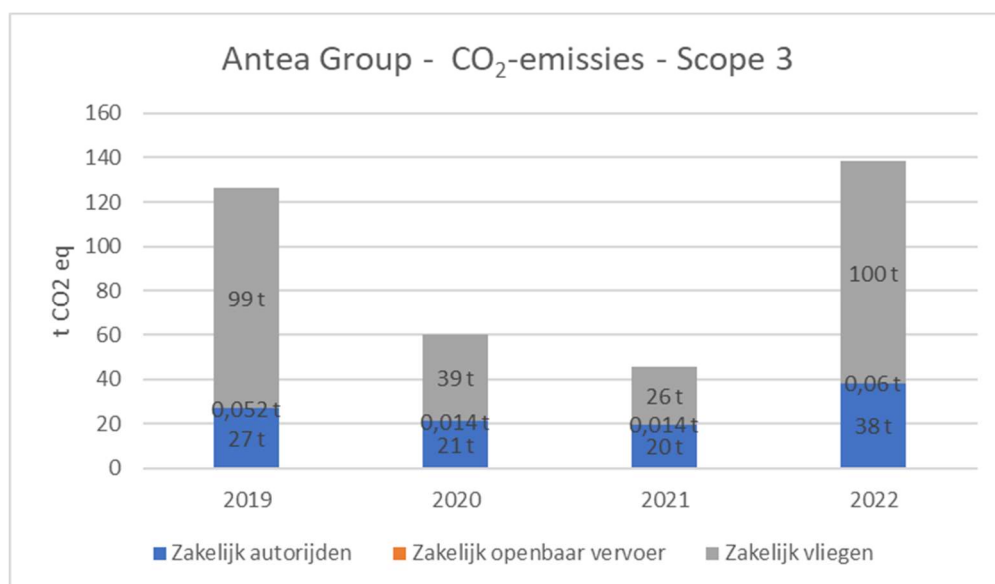
verminderde elektriciteitsverbruik was vermoedelijk een gevolg van de verminderde aanwezigheid op kantoor door de COVID-19 pandemie. In 2022 is er terug sprake van een stijging met +15% tegenover 2021, maar tegenover referentiejaar 2019 blijft er nog steeds een afname zichtbaar met -17%.

Wagenpark

De Scope 2 CO₂-emissies van het wagenpark betreffen uitsluitend het elektriciteitsverbruik van de leasewagens. Er was sprake van een afname van 0,92 ton CO₂e naar 0,47 ton CO₂e (-49%) in 2020. In 2021 was dit gestegen tot 5,20 ton CO₂e (+1004%). In 2022 is dit verder gestegen naar 11,10 ton CO₂e (+113%). Tegenover basisjaar 2019 is dit een stijging met +1 107%. De initiële daling in 2020 werd vermoedelijk veroorzaakt door het vele thuiswerk gedurende de COVID-19 pandemie. De stijging in 2021 en 2022 kan verklaard worden door een toename van het aandeel (deels) elektrisch aangedreven bedrijfswagens in het leasewagenpark.

6.4.3 Scope 3

Onderstaande grafiek geeft de Scope 3 CO₂-emissies weer voor de periode 2019 - 2022. Het grootste deel van de Scope 3 emissies komt voor rekening van het zakelijk vliegen (78% in 2019, 64% in 2020, 57% in 2021 en 72% in 2022). De dalingen in 2020 en 2021 zijn duidelijk tijdelijk geweest. In 2022 stegen zowel het zakelijk vliegen als het zakelijk autorijden tot op of boven het niveau van 2019.



Figuur 9: CO₂-emissie in 2019, 2020 en 2021, enkel Scope 2.

Zakelijk vliegen

De Scope 3 CO₂-emissies van het zakelijk vliegen namen af van 99 ton CO₂e naar 39 ton CO₂e in 2020 (-61%) en naar 26 ton CO₂e in 2021 (-34%). Tegenover basisjaar 2019 waren deze emissies in 2021 gedaald met -74%. Deze dalingen waren een gevolg van de COVID-19 pandemie. In 2022 is het zakelijk vliegen terug op het niveau van 2019 (een lichte stijging met +1%).

Zakelijk autorijden

De Scope 3 CO₂-emissies van het zakelijk autorijden namen af van 27 ton naar 21 ton in 2020 (-21%) en naar 20 ton in 2021 (-7%). Tegenover basisjaar 2019 waren deze emissies in 2021 gedaald met -27%. Dit was een gevolg van het thuiswerken door de COVID-19 pandemie. In 2022 zijn de emissies van het

zakelijk autorijden sterk gestegen tot boven het niveau van referentiejaar 2019. Tegenover 2021 gaat het over een stijging met +94% en tegenover 2019 gaat het om een stijging met +41%.

Zakelijk openbaar vervoer

De Scope 3 CO₂-emissies van het zakelijk openbaar vervoer namen af van 0,05 ton CO₂e naar 0,01 ton CO₂e in 2020 (-74%) en naar 0,01 ton CO₂e in 2021 (+4%). In 2022 is dit terug gestegen tot iets meer dan het referentiejaar 2019 (+7%). De CO₂-emissies van het zakelijk openbaar vervoer zijn lager dan 5% van de totale CO₂-emissies, en zijn hierdoor als niet materieel te beschouwen.

6.5 Vergelijking met doelstellingen

In de beleidsverklaring inzake CO₂-reductie van 28 november 2022 worden volgende doelstellingen geformuleerd:

“Antea Group wil tegen 2030 de CO₂-uitstoot als gevolg van onze activiteiten met 80% voor scope 1 en met 100% voor scope 2 hebben verminderd ten opzichte van het basisjaar 2019.”

Daarnaast wil Antea Group tegen 2030 het energieverbruik van de scope 1 activiteiten met 90% hebben verminderd ten opzichte van het basisjaar 2019.

Voor business travel wordt ernaar gestreefd om 10% van het korte afstand vliegverkeer te vervangen door treinverkeer.”

Dit zijn vier verschillende doelstellingen:

- Doelstelling 1: de Scope 1 CO₂-emissies tussen 2019 en 2030 verminderen met 80%;
- Doelstelling 2: de Scope 2 CO₂-emissies tussen 2019 en 2030 verminderen met 100%;
- Doelstelling 3: het Scope 1 energieverbruik tussen 2019 en 2030 verminderen met 90%; en
- Doelstelling 4: het korte afstand vliegverkeer tussen 2019 en 2030 verminderen met 10%.

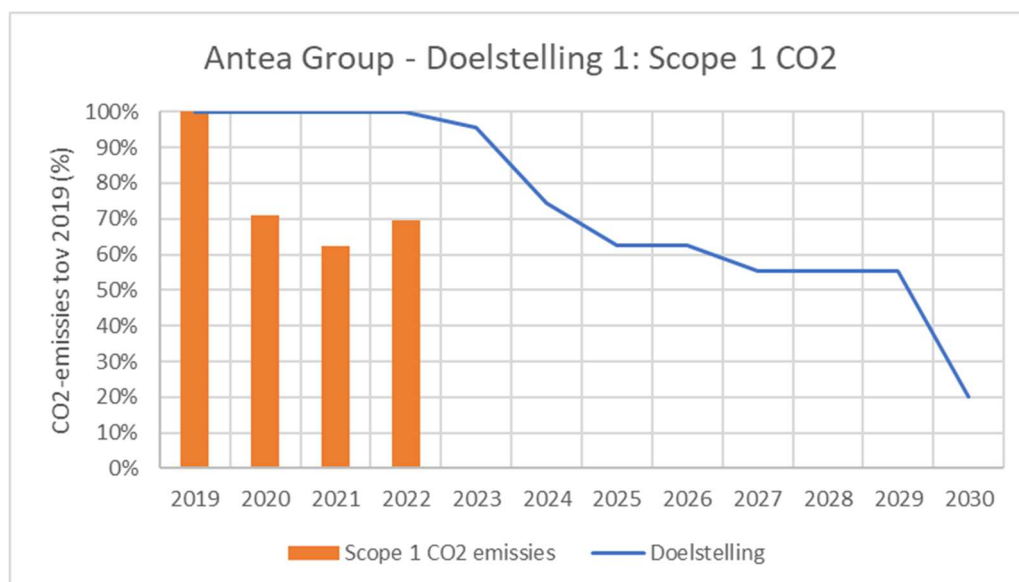
Om te evalueren wat de stand van zaken is van de realisatie van deze doelstellingen, wordt dit hieronder per doelstelling kort besproken.

Doelstelling 1:

De doelstelling is een vermindering met -80% van de Scope 1 CO₂-emissies tussen 2019 en 2030.

In onderstaande grafiek wordt procentueel tegenover 2019 weergegeven wat de doelstelling is, en ook wat de gekende of ingeschatte Scope 1 CO₂-emissies zijn, tot en met 2023.

De Scope 1 CO₂-emissies blijven ruim lager dan de voorziene toegestane emissies voor het realiseren van de doelstelling. De reducties worden vooral aangedreven door veranderingen in het leasewagenpark, maar ook door het aardgasverbruik. Er is wat onzekerheid over de bestendigheid van de veranderingen in het aardgasverbruik, meer zekerheid is er over de veranderingen aan het leasewagenpark. De komende jaren zullen leren of de huidige maatregelen volstaan of dat er bijkomende maatregelen nodig zijn om deze doelstelling te halen.



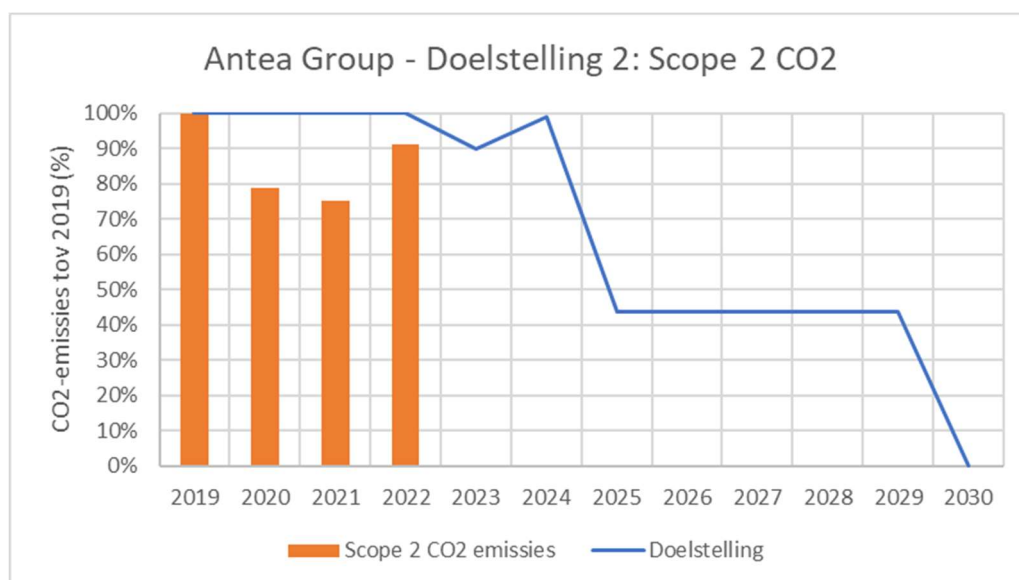
Figuur 10: Stand van zaken voor doelstelling 1.

Doelstelling 2:

De doelstelling is een vermindering met -100% van de Scope 2 CO₂-emissies tussen 2019 en 2030.

In onderstaande grafiek wordt procentueel tegenover 2019 weergegeven wat de doelstelling is, en ook wat de gekende of ingeschatte Scope 2 CO₂-emissies zijn, tot en met 2023.

De Scope 2 CO₂-emissies voor 2022 (en ook de schatting voor 2023) zijn lager dan de voorziene toegestane emissies voor het realiseren van de doelstelling. De reducties in het kader van deze doelstelling zijn het resultaat van veranderingen in de bronnen voor de verbruikte elektriciteit. De tijdelijke stijging van de toegestane emissies tussen 2023 en 2024 is te verklaren door de voorziene toename van elektrische voertuigen, waarbij het energieverbruik verschuift van Scope 1 naar Scope 2. Doelstelling 2 kan enkel gehaald worden door alle verbruikte elektriciteit op kantoren en door leasewagens uit groene en Belgische bronnen te verkrijgen. Op dit moment zijn nog geen concrete stappen genomen om dit te realiseren, al wordt dit wel al voorbereid.



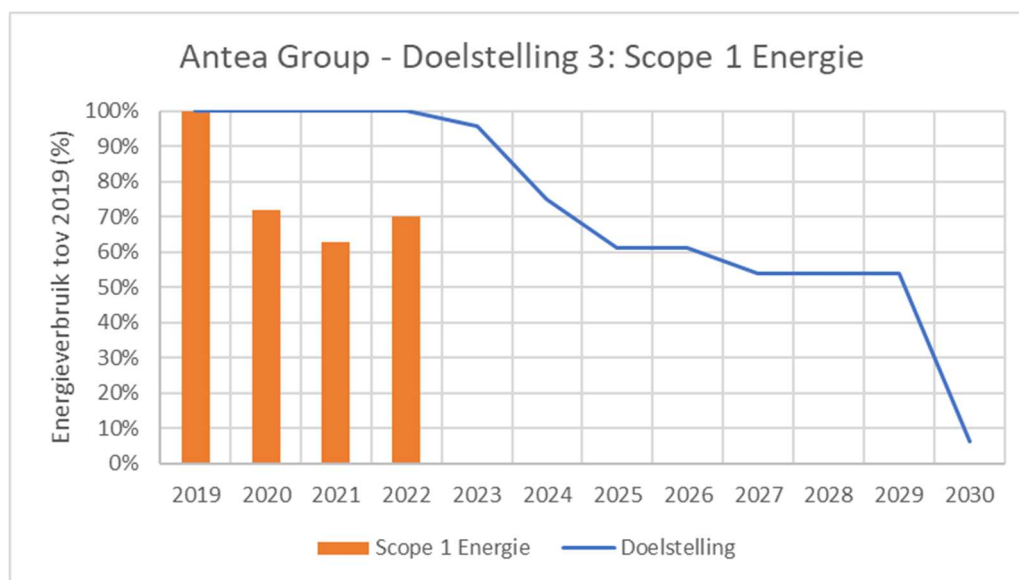
Figuur 11: Stand van zaken voor doelstelling 2.

Doelstelling 3:

De doelstelling is een vermindering met -90% van het Scope 1 energieverbruik tussen 2019 en 2030.

In onderstaande grafiek wordt procentueel tegenover 2019 weergegeven wat de doelstelling is, en ook wat de gekende of ingeschatte Scope 1 energieverbruiken zijn, tot en met 2023.

Het Scope 1 energieverbruik blijft lager dan het voorziene toegestane energieverbruik voor het realiseren van de doelstelling. De reducties worden ook hier vooral aangedreven door veranderingen in het leasewagenpark, maar ook in mindere mate door het aardgasverbruik. Er is wat onzekerheid over de bestendigheid van de veranderingen in het aardgasverbruik, meer zekerheid is er over de veranderingen aan het leasewagenpark. De komende jaren zullen leren of de huidige maatregelen volstaan of dat er bijkomende maatregelen nodig zijn om deze doelstelling te halen.



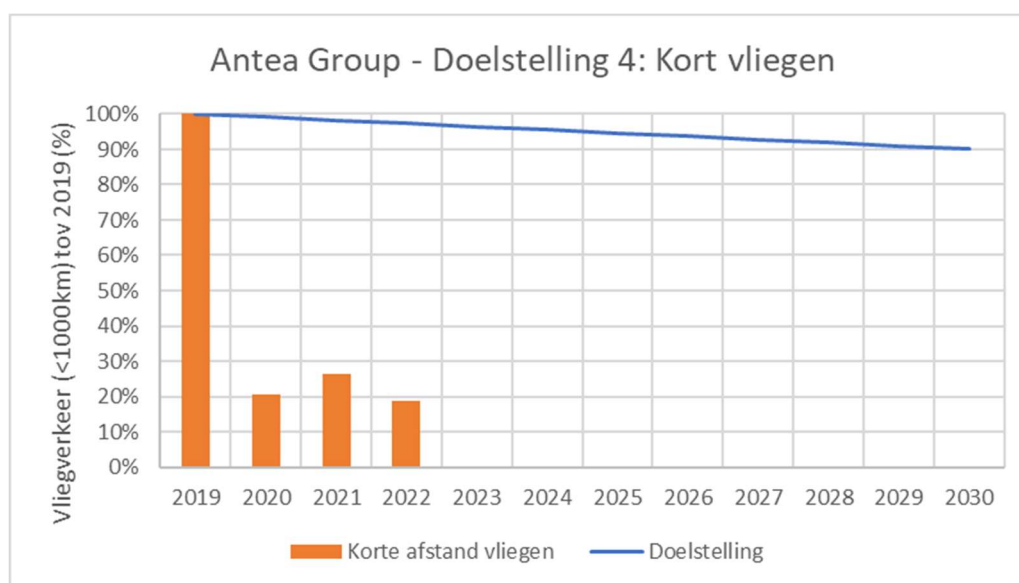
Figuur 12: Stand van zaken voor doelstelling 3.

Doelstelling 4:

De doelstelling is hier een vermindering met -10% van het vliegverkeer over korte afstand (< 1000 km) tussen 2019 en 2030.

In onderstaande grafiek wordt procentueel tegenover 2019 weergegeven wat de doelstelling is, en ook wat de gekende of ingeschatte afstanden zijn, afgelegd via vluchten korter dan 100 km, tot en met 2023.

Alle afstanden afgelegd voor vliegverkeer over korte afstand is sinds 2020 sterk lager dan 2019 (ca - 80%). Mogelijks was het korte afstand vliegverkeer in 2019 uitzonderlijk.



Figuur 13: Stand van zaken voor doelstelling 4.

Conclusie:

Wat betreft het halen van de doelstellingen is het nog wat vroeg om conclusies te trekken. Op dit moment zijn er niet onmiddellijk problemen vast te stellen en is er ook geen noodzaak tot bijkomende maatregelen.

7 Onzekerheden

Deze footprint over 2022 is met zorg opgesteld. In een klein aantal gevallen zijn aannames gedaan om de reële situatie zo goed mogelijk te benaderen.

De bekende onzekerheden zijn:

Voor het kantoor in Leuven wordt het elektriciteitsverbruik door de beheerder berekend aan de hand van een oppervlakte-aandeel. Deze CO₂-emissies vertegenwoordigen echter slechts maximaal 0,7% van de totale Scope 1 en Scope 2 CO₂-emissies;

Van het kantoor in Namen hebben we voor het eerste deel van 2022 geen verbruiksgegevens, deze werden nog geschat op basis van de oppervlakte en een benchmark (20m³ gas/m² en 115kWh elektriciteit/m²). Dit vertegenwoordigt slechts maximaal 0,4% van de totale Scope 1 en Scope 2 CO₂-emissies;

Het mogelijk verlies aan koelmiddel van airco installaties is niet geïdentificeerd;

Bij het vliegverkeer werden de afstanden tussen de luchthavens berekend aan de hand van de gegevens op de websites www.vliegtijd.com of www.afstand-berekenen.nl/vliegtijd-berekenen;

© Antea Group 2023

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.